

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka adalah kumpulan sumber atau referensi data yang di ambil untuk menyelesaikan karya tulis ini.

1. Pengertian Tugas Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

Dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan yang berhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan, terdapat dua kantor yang menyebutkan kata syahbandar yaitu Kantor Kesyahbandaran Utama & Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Masing masing kantor tersebut memiliki tugas pokok dan fungsi yang berbeda. Berikut akan dijelaskan tugas pokok dan fungsi masing-masing dari kantor tersebut.

a. Kantor Kesyahbandaran Utama Terdapat empat Kantor Kesyahbandaran Utama yang terletak di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia. Keempat kantor Kesyahbandaran Utama tersebut adalah Kantor Syahbandar Utama Belawan di Belawan di Medan, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok di Jakarta Utara, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Perak di Surabaya, dan Kantor Syahbandar Makassar di Makkasar, Sulawesi Selatan. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran Utama ini dicantumkan dalam Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012.

b. Tugas Pokok KSOP

Tugas pokok keempat Kantor Syahbandar Utama tersebut menurut PM.34 Tahun 2012 Pasal 2 adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan. Sedangkan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran Utama sesuai dengan Pasal 3 PM. 34 Tahun 2012 adalah:

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
 - 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran
 - 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal
 - 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi
 - 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/ SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim
 - 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal
 - 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - 8) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
 - 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat
2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak.

Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

2. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan air, dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan yang terapung yang tidak berpindah pindah (Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2002 Bab 1 Pasal 1 ayat 2 Tentang Perkapalan).

2.2 Ruang Lingkup Pelabuhan

1. Definisi Dan Pengertian Pelabuhan

Ada beberapa pengertian yang terkait pada pelabuhan, dari kata asal port dan harbor namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi ke dalam pelabuhan secara harfiah.

Terjemahan pengertian harbor adalah sebagian perairan yang terlindung, badai , aman dan baik/cocok bagi akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang, sedangkan port adalah harbor yang terlindung dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Jika disimak uraian terjemahan dari dua kata tersebut diatas, jelas perbedaan dari penekanannya walaupun tujuannya sama. Namun demikian dalam bahasa indonesia pelabuhan secara umu dapat didefinisikan

sebagai perairan yang terlindung baik secara alamiah maupun secara buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dari melakukan aktifitas bongkar muat barang, manusia maupun hewan serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya di mana kapal melakukan transfer muatannya. (Edi Hidayat, 2009).

2. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dari tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat berpindah intra dan antarmoda transportasi (Peraturan Pemerintah No.61 tahun 2009 Bab 1 Pasal 1 Ayat 1 Tentang Kepelabuhanan).

3. Peranan Dan Fungsi Pelabuhan

Peran pelabuhan yang penting dalam sistem transportasi nasional adalah:

- a. Pintu gerbang komersial suatu daerah atau negara
- b. Titik perairan darat dan laut
- c. Tempat perairan moda transportasi laut ke moda transportasi darat
- d. Tempat penampukan dan distribusi barang

Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat di simpulkan sebagai berikut :

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya
- b. *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam sistem transportasi.
- c. *Gateways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara.

Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya, seperti :

- a. Zona industry
- b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam sistem logistic
- c. Tempat/ depo penempukan barang.

Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah :

- a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintah terkait.
- b. Menyediakan/ menyelenggarakan tingkat pelayanan yang optimal untuk daerah belakang.
- c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
- d. Menghasilkan kemanfaatan sosial-ekonomi yang maksimum.
- e. Tingkat operasi yang efisien.
- f. Laik secara finansial. (Edy Hidayat, 2009)

4. Pelayanan Pelabuhan

(Menurut Feri Setiawan, dkk,2016) Pelayanan yang baik, dalam arti aman dan efisien terhadap pengguna pelabuhan (kapal, barang dan penumpang) adalah modal dasar bagi perkembangan suatu pelabuhan.

Adanya kualitas infrastruktur pelabuhan yang memadai, modern, bersih dan terpelihara baik (dermaga dan terminal yang bersih, tidak ada waktu tunggu karena antrian atau (kerusakan alat), penyediaan pelayanan yang aman, efektif dan efisien, seperti pemanduan, operasi pemanduan, penambatan, mooring atau unmooring, komunikasi, prosedur clearance kapal, aktifitas bongkar muat yang berkualitas, pemeriksaan-pemeriksaan yang relevan dan penegakan peraturan dan prosedur keselamatan yang tegas.

5. Macam – Macam Pelabuhan

Macam – macam pelabuhan dapat dibagi menjadi tiga, yaitu :

- a. Pelabuhan Utama.

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan

internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang,serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul.

Adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi..

b. Pelabuhan Pengumpan

Adalah yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi. (Chairunnisa Mappangara,2016)

6. Sistem Manajemen Pelabuhan

Sistem manajemen pelabuhan di dunia ini di kenali menjadi beberapa sistem berdasarkan pola kepemilikan dan pengelolaan usaha/layanannya.

Manajemen penyelenggaraan pelabuhan dapat di kategorikan:

- a. *Lond lord port* : pnyelenggaraan pelabuhan hanya menyediakan prasarana pokok pelabuhan (*Breakwater* alur pelayaran dermaga lapangan penumpukan dan gedung), sedangkan peralatan dan kegiatan oprasional dilakukan pihak lain.
- b. *Tool port* : penyelengaran pelabuhan menyediakan prasana pokok pelabuhan dan peralatan bongkar muat, namun kegiatan oprasionalnya dilaksanakan oleh pihak lain
- c. *Operating port* (service port) : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok, peralatan bongkar muat serta peralatan lainnya dan juga melaksanakan kegiatan operasionalnya.

- d. Pelabuhan swasta (*fully private port*) penyelenggaraan pelabuhan yang dilaksanakan oleh swasta. (Edy Hidayat,2009).

2.3 Instansi Terkait Di Pelabuhan

Adapun instansi-instansi yang terkait menurut (R. P. Suyono,2001) diantaranya :

- a. Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai berada di bawah Departemen Keuangan. Yang secara umum tugas instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

- b. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran.

- c. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada dibawah Departemen Kehakiman.

- d. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/ 1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Dinas Kesehatan Pelabuhan merupakan instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan.

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. Dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik

bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Tahap-tahap pengawasan tersebut terdiri dari beberapa macam, yaitu Tahap Penetapan Standar, Tahap Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Perbandingan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisa Penyimpangan dan Tahap Pengambilan Tindakan Koreksi. (Mela Oktalisah, 2014)

Dengan pemberian pelayanan barang diperlukan suatu koordinasi terpadu guna menjamin kelancaran dan performansdiki pelabuhan yang baik. Sebagaimana diketahui bahwa masing-masing instansi tersebut mempunyai prosedur yang berbeda-beda. Sedangkan pelayanan barang yang diberikan oleh pelabuhan penyediaan fasilitas gudang/ lapangan penumpukan, dermaga dan bongkar muat.

Kelancaran arus barang tergantung pengaturan tertibnya penggunaan dermaga. Pengaturan sandar kapal harus disesuaikan dengan jenis barang yang akan di bongkar/ muat. Pertimbangan lain juga harus dilakukan ialah :

- 1) Jarak antara dermaga dengan gudang atau lapangan tempat penumpukan barang.
- 2) Sistem kerja dalam melayani barang dimaksud, apakah dengan angkutan langsung atau via gudang..
- 3) Jenis barang yang akan di bongkar/ muat.

Pelayanan demaga yang baik akan mempertinggi performansi pelabuhan. Untuk itu pelayanan dermaga harus di pantau terus-menerus, dengan melakukan pencatatan yang akurat.

Dari catatan tersebut nantinya dapat dianalisis apakah perlu penambahan suatu dermaga atau tidak serta fasilitas apa yang di perlakukan dermaga tersebut.(H.A. Abbas Salim, 2013).

2.4 Pengertian *Pre Clearance*

Tahap *Pre clearance*. adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak kapal sandar, bongkar muatan sampai dengan importir men-*submit* pemberitahuan impor barang (PIB) secara elektronik ke kantor bea dan cukai. Di tahap ini importir wajib menyiapkan dokumen pelengkap pabean yang digunakan sebagai pelengkap pemberitahuan pabean seperti:

- a. *Invoice*
- b. *Packing list*
- c. *Bill of lading (B/L) atau Airway Bill(AWB;*
- d. Bukti pembayaran (SSBC/BPBC) = SSPCP atau jaminan
- e. Surat kuasa untuk penyelesaian oleh PPJK
- f. Angka penegenal impor (APIT) / angka pengenalan importir terbatas (APIT) yang berlaku
- g. Keputusan pembebasan/keringanan atau rekomendasi dari instansi terkait dan atau izin fasilitas
- h. STTJ untuk impor mendapat fasilitas bapeksta, dan
- i. Copy NPWP dalam hal pelayanan PIB dilakukan secara manual atau impor dilakukan tanpa API/APIT dokumen- dokumen seperti *invoice, packing list, bill of lading (B/L)* dikirimkan oleh eksportir kepada importir setelah terjadinya transaksi pembayaran kesepakatan jual beli antara kedua belah pihak. Dokumen-dokumen tersebut sudah harus diterima oleh importir sebelum kapal bersandar di pelabuhan tujuandi. Setelah memiliki semua dokumen di atas importir menyiapkan pemberitahuan impor barang untuk pengeluaran barang impor dari kawasan pabean. (Akhwan Caesar Sanjaya, dkk, 2017).

Naik turunnya waktu pada *pre clearance, customs clearance, dan post clearance* tidak bisa ditetapkan oleh pihak pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti tingginya volume impor yang menimbulkan antrian

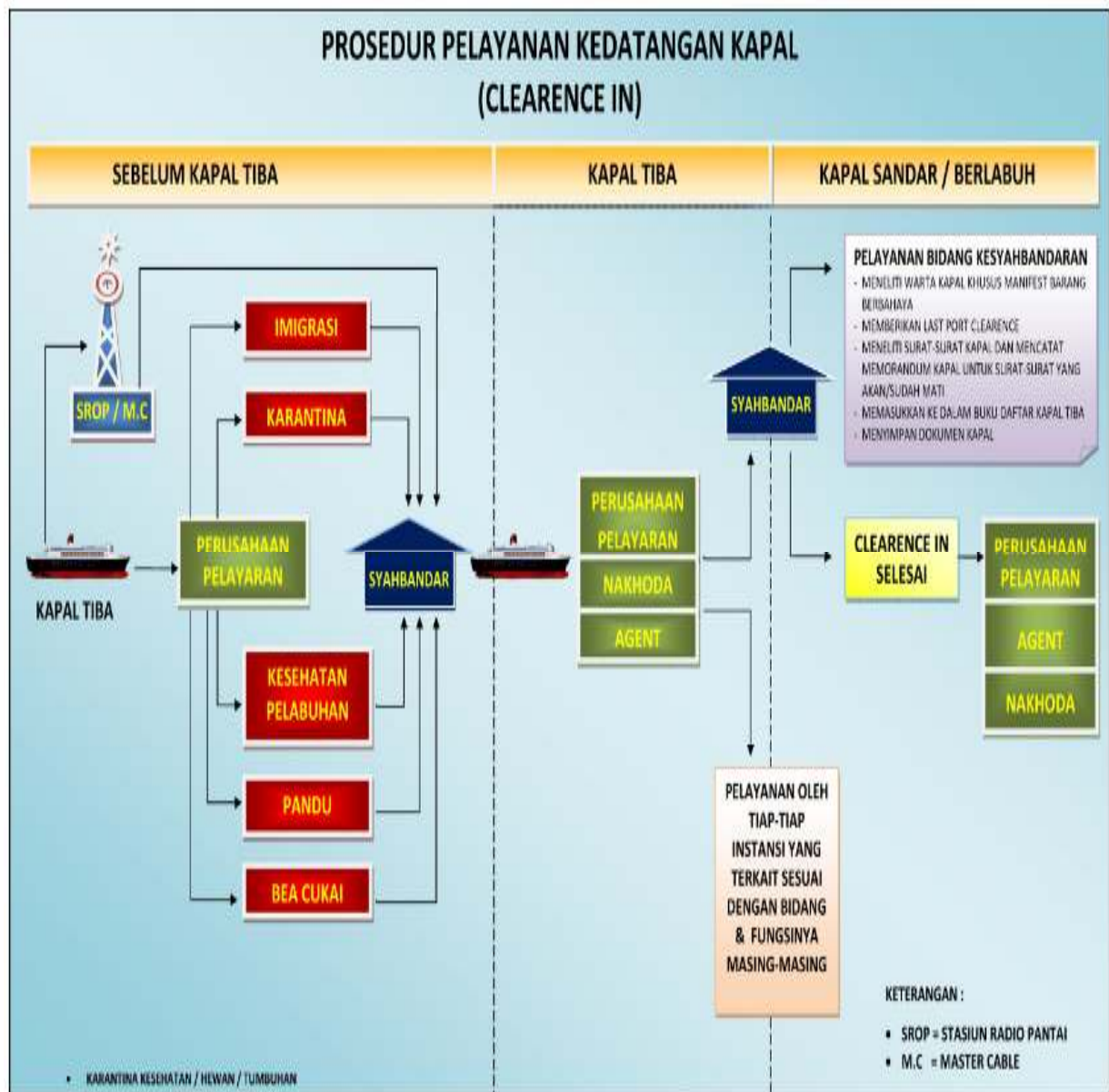
pada proses pemeriksaan, tidak berfungsinya sistem 24 jam pada proses pemeriksaan, kondisi cuaca, kesiapan importir, dll.

Pada ketiga tahapan *dwelling time* tersebut rata-rata memiliki porsi masing-masing. Pada tahapan *pre clearance* memiliki porsi tertinggi, hal ini bukan dikarenakan rendahnya produktivitas yang dimiliki oleh pihak pelabuhan melainkan lamanya proses pemeriksaan pada tahap *customs clearance* sehingga petikemas yang telah ditumpuk (pada tahap *pre clearance*) harus terpaksa mengantri jadwal pemeriksaan. Kurangnya totalitas dari pihak bea dan cukai (dalam tahap *custom clearance*) dalam melakukan tanggung jawabnya menjadi kendala yang sering dieluhkan. Kendala tersebut antara lain; keterbatasan jumlah sumber daya manusia, tidak bekerja selama 24 jam terlihat bahwa pendapatan pelabuhan mengalami tren positif walaupun sesekali mengalami penurunan yang cukup tinggi. (Raka Argiansyah, dkk, 2016).

2.5 Clearance In

Pada dasarnya clearance menurut lasse (2014) adalah penerusan berbagai macam dokumen yang diperlukan kapal bagi kepentingan keselamatan kapal, barang yang di angkut, penumpang dan awaknya. Clearance di bagi menjadi beberapa instansi sesuai dengan kepentingan kapal, dalam hal ini kapal container, kapal RO-RO, Kapal penumpang atau kapal general cargo (curah). Untuk clearance dibagi menjadi dua, yaitu:

Menurut lasse (2014) untuk kapal masuk atau kedatangan kapal (*clearance in*) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran, agen yang menerima informasi dari kapal berupa master cable atau berita dari stasiun Radio Operasi Pantai agar perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing masing. (Suprawan CK, 2018)

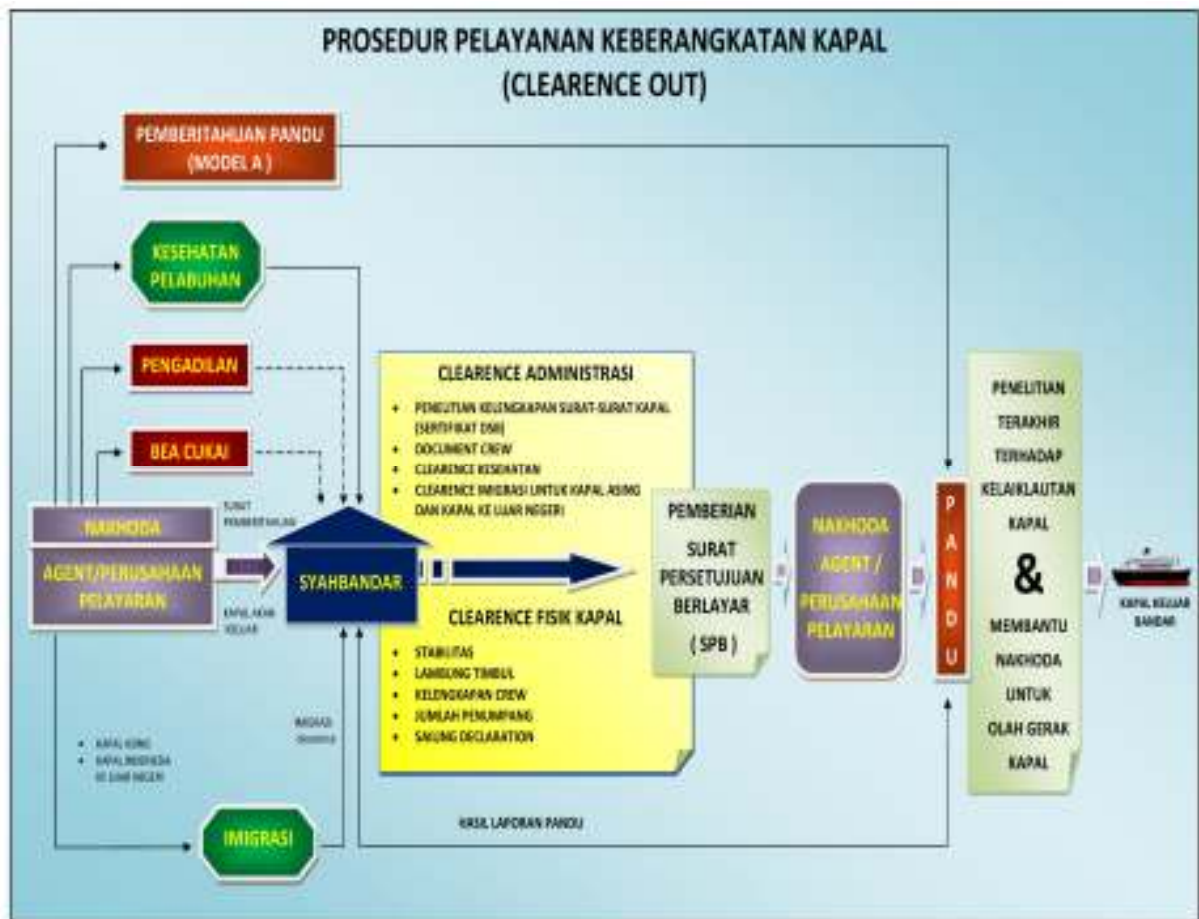


Gambar 1. Prosedur Pelayanan Kedatangan Kapal

Sumber : <http://syahbandarkolaka.com/profil/detail/15/prosedur-kedatangan-dan-keberangkatan-kapal>

2.6 Clearance Out

Pelayanan kapal keluar atau keberangkatan kapal (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan clearance menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua kewajiban yang diisyaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka syahbandar memberikan surat persetujuan berlayar (SPB).



Gambar 2. Prosedur Pelayanan Keberangkatan Kapal

Sumber : <http://syahbandarkolaka.com/profil/detail/15/prosedur-kedatangan-dan-keberangkatan-kapal> (Suprawan CK Dian Permata Sari Berlian Badarusman,2018)

2.7 Dokumen yang Diperlukan

Dokumen yang diperlukan dalam menangani kapal di KSOP Batam :

- a. Surat pernyataan nahkoda (*Master sailing declaration*)
Surat pernyataan yang di buat oleh pihak keagenan untuk nahkoda kapal agar mengisi form yang ada sesuai dengan data data kapal (nama kapal,nomor IMO,GT/NT,Bendera,Jenis Muatan,Crew beserta jabatan di kapal)
- b. Daftar awak kapal (*Crew list*)
Dokumen yang berisikan nama nama daftar awak kapal tersebut beserta jabatannya di kapal
- c. Formulir kedatangan dan keberangkatan kapal (LKKK)
Form yang berisikan pemberitahuan dari pihak keagenan kepada KSOP perihal data kapal dan kegiatan kapal
- d. Pernyataan umum kapal (PUK)
Form yang berisikan Laporan kondisi kapal tiba dan keberangkatan
- e. Surat permohonan keberangkatan kapal (SPKK)
Dokumen yang di terbitkan oleh pihak Badan Pengusahaan Batam (BP Batam) mengenai kewajiban pembayaran jasa jasa pelabuhan di pelabuhan Batam atas kegiatan kapal tersebut
- f. Permohonan pemanduan kapal
Surat permohonan pemanduan kapal wajib digunakan oleh kapal yang mempunyai GT di atas 500
- g. Memorandum
Lampiran yang di buat oleh pihak agen untuk KSOP yang nantinya digunakan petugas KSOP untuk mengecek dokumen dokumen kapal yang masih berlaku/belum mati pada saat kapal mau Beralayar.
- h. Surat penunjukan keagenan
Surat yang memberitahukan bahwasanya perusahaan keagenan tersebut yang mengageni kapal yang bersangkutan